

LES DÉPLACEMENTS

DOMICILE TRAVAIL

SUR LE BASSIN D'EMPLOI NAZAIRIEN

Contribution réalisée par les Conseils de développement



SEPTEMBRE 2019

DOCUMENT RÉALISÉ PAR LES CONSEILS DE DÉVELOPPEMENT SUIVANTS :

La CARENE

Estuaire & Sillon

Pays de Pont-château/Saint-Gildas-des-Bois

Pornic Agglo Pays de Retz

Sud-Estuaire

Cap Atlantique

RÉDACTION

Membres de l'atelier

Animateur & animatrices

CONCEPTION GRAPHIQUE

CARENE

IMPRESSION

Imprimerie Parenthèses

CRÉDITS PHOTOS & ILLUSTRATIONS

Aurélien Mahot - Photographe

iStock

SOMMAIRE

LA DÉMARCHE	04
La genèse	
La problématique	
La méthodologie	
PERCEPTIONS DES PRATIQUES LOCALES	08
PRÉCONISATIONS DES CONSEILS DE DÉVELOPPEMENT	14
Le covoiturage	
L'intermodalité	
Rôles et actions des entreprises	
CONCLUSION	30
ANNEXES	32
Glossaire	
Synthèse des retours de l'atelier	
REMERCIEMENTS	40

LA DÉMARCHE

LA GENÈSE

De longue date, le Conseil de Développement de la CARENE et son Président, René Terrien, avaient le souhait de collaborer avec les Conseils de développement (CD) voisins. Il a fallu l'incitation du Président de l'agglomération pour que ce désir devienne effectif. En 2015, des membres des CD CARENE et Cap Atlantique se sont rencontrés à plusieurs reprises afin de se connaître, d'appréhender leurs modes de fonctionnement et de rechercher ensemble une piste de travail commune. C'est ainsi que le thème choisi a été les transports et les déplacements et plus spécifiquement les déplacements domicile-travail.

L'évolution du travail a été favorisée par la présentation de l'ADDRN, à l'ensemble des CD du territoire nazairien, du travail conjoint mené avec le département sur les déplacements en Loire Atlantique (Enquête déplacements grands territoire) effectué entre septembre 2014 et mars 2015 et publié en janvier 2016.

Cette étude a montré que plus de 70% des habitants de la CARENE et de Cap Atlantique utilisaient la voiture lors de leurs déplacements, que la voiture particulière était utilisée massivement pour le travail (80%). Les diverses études ont mis en évidence, par ailleurs, que 20 à 30% des habitants des agglomérations voisines se déplaçaient sur la CARENE pour leur travail.

Ce constat a conduit à l'élargissement de la réflexion à tous les autres conseils voisins : Sud Estuaire, Pontchâteau-Saint-Gildas, Pornic Agglo Pays de Retz et Estuaire et Sillon.

Il s'est donc constitué un groupe de travail comprenant deux à trois membres de chaque CD. Des réunions régulières de travail ont permis de problématiser le sujet et d'élaborer une méthodologie.

LA PROBLÉMATIQUE

Connaitre plus précisément le comportement des travailleurs et des chefs d'entreprise de chaque territoire afin de savoir si des évolutions vers des modes de déplacement plus doux, plus écologiques ou plus économiques étaient possibles dans le cadre des trajets domicile-travail. Corrélativement la finalité est d'appréhender les obstacles et les conditions favorables à une telle évolution.



LA MÉTHODOLOGIE

Dans un premier temps il s'agit de connaître la réalité du terrain en interrogeant des entrepreneurs et des salariés d'entreprises à partir d'un questionnaire élaboré en commun. Chaque conseil de développement a choisi une zone artisanale ou industrielle de son territoire et des entreprises à y interroger. Ainsi, plus de 800 réponses ont été collectées. On en retient que **85% des enquêtés utilisent leur voiture pour effectuer leurs trajets domicile-travail**, qu'un quart parcourt moins de 10 km et un autre quart entre 10 et 20 km. La majorité des enquêtés a des horaires fixes et plus de 8 sur 10 % ne profitent pas de ces trajets pour effectuer d'autres activités (sports, accompagnement d'enfants ou courses). Cependant **59% des enquêtés effectuant moins de 10 km ne souhaitent pas changer de mode de transport.**

EMPLOYEURS

Au vu de ces résultats, il est apparu nécessaire aux membres du groupe de travail de compléter cette enquête statistique par le recueil de la parole citoyenne lors d'une journée thématique.

A partir de l'enquête, trois thèmes de réflexion ont été retenus pour cette journée : le covoiturage, l'intermodalité dans les déplacements domicile-travail et la sensibilisation des employeurs.

Concrètement, les participants ont profité du regard de trois experts avant de découvrir les outils existants sur leur territoire, la diversité des travaux des CD, le test de vélos électriques et de contribuer à la réflexion. Teddy Delaunay (Laboratoire Ville Mobilité Transport), Alexandre Strauss (CEREMA) et Nolwen Biche (CARENE) se sont mobilisés pour leur apporter une expertise sur ces trois sujets. A leurs côtés, Marie Huyghe - consultante en mobilité - a observé la dynamique de la journée à travers le prisme du changement de comportement.

Cette journée riche en contenu a permis aux 50 participants de se familiariser avec les enjeux des trajets domicile-travail et d'imaginer des pistes d'actions. Celles-ci ont été synthétisées par le groupe de travail initial.

L'ensemble des résultats de ce vaste travail coopératif fait l'objet de ce document qui sera utilisé par chaque conseil de développement pour informer ses élus, conduire des actions et/ou proposer des recommandations.

INTERMODALITÉS

COVOITURAGE



PERCEPTIONS DES PRATIQUES LOCALES

partie issue de la synthèse de Marie Huyghe - Consultante en mobilité

Des déplacements atypiques en milieu rural

et préférence pour les modes de déplacements individuels

La genèse de la démarche montre que, si les citoyens n'expriment pas de réelles difficultés à se déplacer, ils sont en attente de nouveaux moyens de déplacement, que ce soit pour des raisons personnelles ou professionnelles. Ils sont conscients que l'usage exclusif de la voiture, notamment en milieu rural et périurbain, doit être complété et remplacé par des alternatives moins coûteuses et moins polluantes.

Une solution unique et applicable sur l'ensemble du territoire ligérien ne peut pas s'imposer par nature, compte tenu des disparités géographiques, de densité de population, de situations et donc d'équipements publics. Les participants aux ateliers de réflexion ont toutefois déjà des pratiques alternatives et utilisent de manière importante le vélo et la marche

à pied, et ce beaucoup plus que la moyenne nationale. Cependant, si ces pratiques sont perçues comme efficaces à l'échelle individuelle et pour des déplacements plutôt privés ou de loisirs, elles ne s'imposent pas comme des comportements de mobilité régulière pour les déplacements professionnels et à ce titre, dans leurs modalités actuelles ne représentent pas une vraie solution à la problématique de dépendance à la voiture.

«L'UTILISATION DE MODES ALTERNATIFS PLUS IMPORTANTE QUE LA MOYENNE NATIONALE, MAIS QUI NE S'IMPOSE PAS POUR LES DÉPLACEMENTS PROFESSIONNELS»

Cet usage plus élevé du vélo et de la marche à pied que la moyenne nationale, doit être analysé tout d'abord au regard des spécificités de l'échantillon des participants et des répondants. En effet, une partie des participants à la journée



LES CITOYENS N'EXPRIMENT PAS DE RÉELLES DIFFICULTÉS À SE DÉPLACER, ILS SONT EN ATTENTE DE NOUVEAUX MOYENS DE DÉPLACEMENT

citoyenne ne rencontre pas de contraintes temporelles liées au travail puisqu'ils sont retraités. Huit enquêtés sur dix ne semblent pas avoir de contraintes familiales ou organisationnelles qui les obligeraient à ajouter des activités complémentaires lors du trajet domicile/travail (dépôt des enfants à l'école, courses, activités sportives...), ce qui leur laisse plus de libertés dans le choix de leurs modes de déplacement.

Ensuite, la voiture est bien entendu utilisée au quotidien par une majorité de répondants, ceux qui n'utilisent pas la voiture au quotidien sont majoritairement les plus jeunes.

Par ailleurs, une grande majorité de participants mentionne une utilisation raisonnée de la voiture, sans automatisme.

Le covoiturage n'est pas cité comme mode du quotidien. Il est toutefois vraisemblable qu'il existe un covoiturage «informel», les arrangements entre parents ou amis pour les déplacements de loisirs n'étant potentiellement pas considérés comme du covoiturage.

Des freins au changement identifiés

Le manque d'infrastructures adaptées semble constituer un frein important au changement de pratiques dans les mobilités.

Le vélo, comme principal moyen de déplacement alternatif à la voiture, ne bénéficie pas toujours d'équipements publics à la hauteur des attentes des participants et qui pourraient faciliter son utilisation : pistes vraiment sécurisées, abris, possibilité d'emporter son vélo dans le train.

Par ailleurs, le covoiturage peut également être encouragé par le développement d'outils pour faciliter son organisation (notamment entre collègues) pouvant être portés par les employeurs ou par les pouvoirs publics (pour les déplacements non pendulaires).

Aucun participant n'évoque en revanche un manque de bus. Les participants semblent conscients du fait que les lignes de bus ne peuvent répondre à la multiplicité et à la

L'UTILISATION DE LA VOITURE QUI PROCURE UN SENTIMENT TRÈS FORT DE LIBERTÉ, DE FLEXIBILITÉ ET D'AUTONOMIE

diversité des besoins individuels notamment en milieu rural ou sub-urbain.

Des freins situationnels au changement existent également, liés à la présence d'enfants, de charges à transporter ou aux contraintes temporelles. Ces freins sont liés à un contexte souvent personnel et sont donc amenés à évoluer.

Cet aspect est à compléter par le manque d'envie de changer notamment liée à la satisfaction apportée par l'utilisation de la voiture qui procure un sentiment très fort de liberté, de flexibilité et d'autonomie en comparaison avec les autres modes de déplacement. Ainsi, l'usage de la voiture est souvent perçu comme le moyen idéal de se déplacer.



Des marges de manoeuvres

pour changer les comportements de chaque génération

Si la voiture semble nécessaire pour certains trajets ou dans certaines situations, elle n'est pas la seule pertinente dans chaque territoire et pour chaque situation. Cette réflexion peut être le fait des personnes, mais aussi des pouvoirs publics, dans les secteurs périurbains et ruraux, qui ne connaissent pas encore d'alternative de grande ampleur. Les pratiques individuelles tendent également vers ce constat, et ce quel que soit l'âge des participants. La génération ayant connu la démocratisation de la voiture dans les années 70 est considérée comme difficile à faire changer, mais les participants **PROPOSENT UNE OUVERTURE AU CHANGEMENT ET À D'AUTRES ALTERNATIVES**, notamment aux modes actifs : vélo et marche à pied. Pour toucher cette tranche de la population, un argumentaire adapté peut être mis en place pour leur permettre d'accéder à d'autres moyens de déplacement (bénéfice pour la santé, coût financier moindre, proposition de formations, etc.).

Des alternatives envisagées

à l'encontre des solutions publiques généralement proposées

La pratique du vélo, et dans une moindre mesure de la marche à pied sont bien identifiés comme des perspectives d'évolution des pratiques de mobilité des participants, qu'ils soient retraités ou actifs. Ainsi, ils déclarent afficher une préférence pour les modes individuels, conformément à des enquêtes similaires menées ailleurs en France. C'est un paradoxe vis-à-vis des orientations actuelles de la société, le développement de lignes de bus ou de transports à la demande étant fréquemment la solution envisagée par les élus et/ou demandée par les citoyens pour répondre aux problèmes de mobilité dans les territoires de faible densité et dans un contexte de réduction budgétaire des collectivités. Par ailleurs, le Plan Vélo & Mobilités actives présenté en septembre 2018 par le gouvernement prévoit un budget de 350 millions d'euros pour le développement d'infrastructures cyclables.

Le covoiturage, certes peu développé sur le territoire, est évoqué comme une évolution possible notamment dans le cadre de déplacements domicile/travail. Ce potentiel peut être accompagné avec la mise en place de Plans de Mobilités incités par les pouvoirs publics et encouragés par les entreprises.

Différents acteurs identifiés avec des implications à mobiliser

Les participants mettent en exergue l'implication nécessaire de trois types d'acteurs :

- **LES ÉLUS, POUVOIRS PUBLICS, DÉCIDEURS**, à qui incombent le développement d'offres alternatives et d'infrastructures, la création d'un contexte permettant une évolution des pratiques ;
- **LES ENTREPRISES/EMPLOYEURS** qui peuvent soutenir ou faciliter l'évolution des pratiques via des actions sur le lieu de travail ou l'élaboration de Plans de Mobilité
- **LES HABITANTS** qui, en s'appropriant le contexte et les offres de mobilité sur leur territoire, en dépassant un certain nombre de freins, peuvent faire évoluer leurs pratiques.

La place de la voiture

La baisse de l'utilisation de la voiture est perçue comme une nécessité. Cette tendance repose toutefois sur des arguments divers liés à des enjeux sociaux, environnementaux et sanitaires : impact environnemental (pollution, impact carbone, émissions de CO2), place de la voiture dans l'espace public, impact sur la qualité de vie (bruit, pollution, stress, temps de trajet, accidents), coût pour les collectivités (entretien des infrastructures), trafics et bouchons, ressources énergétiques exploitées pour la voiture. Ainsi, l'importance des enjeux autour de la voiture et d'une évolution du système automobile est bien connue et rassemble des sensibilités divergentes, d'où l'importance d'articuler les arguments utilisés en faveur d'une évolution des pratiques.

Il existe une certaine crainte quant à la suppression de la voiture en particulier en milieu rural, il est bien question ici d'évolution des pratiques et cela entraîne des réponses « défensives » pour lesquelles des nuances doivent être apportées. Ce moyen de déplacement est indispensable en milieu rural, mais les pratiques peuvent évoluer pour donner plus de place aux autres usages, comme l'autopartage, ou les modes doux (lorsqu'ils sont adaptés pour l'utilisateur). En d'autres termes, il faut s'ouvrir sur le développement de nouvelles offres de mobilités reposant sur un bouquet de modes dans lequel la voiture a aussi sa place et sa pertinence.

Les objectifs de mobilité durable et les pratiques de mobilité sont parfois difficiles à concilier. Les pratiques individuelles sont à considérer dans un ensemble et donc comme une première réponse sérieuse aux objectifs de mobilité durable. La question de l'individualisme est centrale et doit être prise

en compte pour l'évolution des pratiques, notamment sur l'utilisation de la voiture, en conservant une forme de liberté et d'absence de contraintes. Si des organisations (micro) collectives semblent indispensables pour développer le covoiturage ou l'autopartage, il est possible de conserver des pratiques individuelles/individualistes et néanmoins compatibles avec des mobilités plus durables. Les discours déplorant l'individualisme se heurtent à des pratiques et préférences très ancrées.



LES PRÉCONISATIONS DES CONSEILS DE DÉVELOPPEMENT

LE COVOITURAGE

Les perceptions des participants

Tant lors des réponses au questionnaire que lors de la journée citoyenne, il est noté un faible recours au covoiturage, rarement mentionné comme un mode de transport au quotidien. Cependant, les discussions lors des tables rondes ont montré un usage «informel» du covoiturage. Ainsi il existe des arrangements entre parents ou amis pour les déplacements de loisirs ou même pour certains déplacements domicile-travail qui ne sont pas considérés comme du covoiturage.

Par ailleurs, nous aurions pu observer une pratique du covoiturage sensiblement supérieure si l'étude menée par les six conseils de développement avait intégré de grandes entreprises (Airbus, Chantiers de l'Atlantique...) ou encore si ce travail avait été mené jusqu'au territoire de la métropole nantaise. Comme il a déjà été précisé dans le chapitre précédent, il faut y voir une préférence pour les modes de déplacement individuels qui laissent à chacun un sentiment d'indépendance et de liberté.

Néanmoins si le covoiturage n'est pas une pratique développée pour le moment, les répondants et les participants l'évoquent comme une évolution possible, notamment, dans le cadre de déplacements pendulaires. Ils souhaiteraient le développement d'outils pour en faciliter l'organisation (notamment entre collègues). Cette évolution potentielle devrait donc être accompagnée, notamment dans le cadre de Plans de Mobilité.

Les freins au changement

Pour beaucoup de répondants, l'usage de la voiture est synonyme d'indépendance, de liberté et de commodité. Le covoiturage est vécu par

le conducteur, mais aussi par les passagers, comme une suite de contraintes : il faut s'inscrire sur un site, consulter l'existence ou non de réponse, aller chercher une personne, éventuellement l'attendre, la déposer à un endroit précis, ne pas pouvoir décider au dernier moment d'un changement d'itinéraire ou d'une activité nouvelle, sans compter sur la cohabitation durant le trajet avec quelqu'un d'inconnu. Ces contraintes sont réelles et certaines limitent l'usage du covoiturage aux déplacements occasionnels sur de grandes distances.

La programmation du déplacement peut gêner le chauffeur ou le passager dans le développement d'actions ponctuelles ou imprévues qui sont gérables dans les déplacements pendulaires en autosolisme, mais ne le seraient plus en cas de covoiturage. Le développement des plates formes d'intermédiation entre usagers (offre et demande) est nécessaire, mais elles restent actuellement trop souvent confidentielles et leur multiplication, qu'elles soient publiques ou commerciales, brouille leur message.





Ceci n'en facilite pas la saisie par les usagers.

Permettre aux covoitureurs de laisser leur voiture dans des lieux sûrs est aussi un argument important pour les participants. Ils déplorent ainsi des parkings aménagés dans des espaces isolés, mais aussi souvent saturés pour ceux situés au niveau de carrefours stratégiques.

Le développement du co-voiturage

Les objectifs sont connus de tous : il s'agit d'intégrer le covoiturage dans l'aménagement du territoire et dans les offres de transport.

Aussi de nouveaux outils sont nécessaires pour ce développement. L'initiative en revient sans doute aux élus et aux services de nos Communautés de Communes ou d'Agglomérations qui, si la progression du covoiturage obtenait des résultats encourageants, pourraient décider de la réalisation ou de la valorisation de services (type plateformes d'échanges, par exemple Ouestgo.fr, Destinéo...) facteur d'une avancée encore plus significative, en attendant, le cas échéant, la mise en place éventuelle — mais non exclusivement — dédiées aux déplacements domicile/travail.

D'autres parts, s'agissant des parties moins denses ou rurales de nos territoires, des dispositifs associant solidarité et mobilité pourraient être étudiés puis mis en place en faveur du covoiturage. Le bénévolat de proximité peut jouer un rôle essentiel sur ce dernier point, mais il pourrait là aussi être stimulé par les collectivités qui agiraient directement en soutenant (financièrement notamment) ou en mettant en œuvre des actions concrètes.

Des expériences intéressantes et novatrices existent, par exemple au sein de la CARENE qui, dans sa mission d'accompagnement, propose des aides aux entreprises, notamment pour réserver des places de parking pour les covoitureurs à l'intérieur ou en dehors de parkings de l'entreprise (mesure opportune quand l'entreprise a un parking saturé), ou se propose de faciliter la mise en relation des personnes sur la pratique du covoiturage et participe au développement d'un nouvel outil comme Ouestgo.fr. De même, des places ont été dédiées au covoiturage sur le parking du siège de la CARENE à

LES USAGERS EXPRIMENT UNE DISPONIBILITÉ À LA PRATIQUE DU COVOITURAGE, MAIS AUSSI UN FREIN CULTUREL LIÉ AU SENTIMENT DE LIBERTÉ ET D'INDÉPENDANCE DÙ À L'USAGE EN SOLITAIRE DE LA VOITURE.

Saint-Nazaire. Pour sensibiliser les agents, il est aussi intéressant de mettre en place des « défis mobilité » qui visent à inciter certains d'entre eux à passer de l'utilisation de la voiture en solitaire au covoiturage. Nantes métropole et le Pôle métropolitain Nantes-Saint-Nazaire viennent de lancer une étude sur le développement du covoiturage, avec pour objectif ambitieux de faire passer le nombre de voitures particulières le pratiquant, de 1 sur 4 à 1 sur 2, parmi les déplacements pendulaires journaliers. Une idée forte serait de créer sur les axes pénétrants de la métropole nantaise, connaissant de significatives difficultés de circulation en heures de pointe, des couloirs réservés aux véhicules particuliers pratiquant le covoiturage. Le volet mobilité du contrat de réciprocité signé avec le Pôle d'Équilibre Territorial et Rural du Pays de Retz fait également référence aux couloirs réservés pour le covoiturage sur les axes majeurs que sont la route de Pornic et l'A83.

Mais le Nord-Loire n'est pas laissé de côté puisque, parmi les tâches confiées au Pôle Métropolitain Nantes Saint-Nazaire, figure en bonne place l'amélioration des axes routiers structurants, en entrée/sortie de la métropole nantaise.

La place des acteurs

Les usagers expriment une disponibilité à la pratique du covoiturage, mais aussi un frein culturel lié au sentiment de liberté et d'indépendance dû à l'usage en solitaire de la voiture.

Il y a donc un travail important de changement de comportement à effectuer qui doit porter sur tous les éléments de ces réticences : le caractère pratique du covoiturage, son moindre coût (donc l'augmentation du pouvoir d'achat des ménages), ou encore son intérêt écologique. Ces messages doivent sans doute être relayés par des incitations financières venant notamment des entreprises. Il est aussi indispensable que les pouvoirs publics intègrent



le covoiturage dans ses Plans de déplacements/Mobilités pour en faire un véritable service public intégré aux autres modes grâce à l'aménagement d'infrastructures, la création d'aides financières voire à l'intégration des voitures individuelles dans une offre globale de transport.

L'étude portant sur les déplacements domicile/travail montre également le rôle modeste des entreprises et de leurs responsables dans le développement du covoiturage. Pourtant, les places de parking occupent une place de plus en plus importante dans l'empreinte foncière des entreprises allant parfois jusqu'à saturation.. De même, les aides versées par certaines entreprises pour compenser les frais de déplacement en voiture individuelle pourraient être ciblées vers les salariés qui pratiquent le covoiturage.

Il y a ainsi beaucoup de freins à lever, mais la progression du covoiturage a assurément de l'avenir, en suite du travail mené conjointement par les Conseils de Développement.



L'INTERMODALITÉ

Définition et modes de déplacements



Selon le CEREMA, un déplacement intermodal correspond à l'usage combiné de plusieurs modes de transports au cours d'un même déplacement. En d'autres termes, pour un même déplacement, une personne qui utilise au moins deux modes différents (vélo et marche, marche et transport en commun, vélo et covoiturage...) pratique l'intermodalité. Cette définition n'est pas à confondre avec la multimodalité qui consiste à utiliser un seul mode pour un déplacement donné, mais de pouvoir en changer en fonction du motif de déplacement (marche pour les courses et bus pour se rendre au travail...).

La pratique de l'intermodalité peut être perçue comme complexe à mettre en œuvre contrairement à l'usage de sa propre voiture. Cependant, cette pratique augmente notamment dans les villes centres. Cela pose ainsi la question de la disponibilité d'une offre de modes de déplacements adaptée et diversifiée : la marche (que tout le monde pratique à un moment donné), le vélo, le vélo à assistance électrique (VAE) et autres engins de déplacement personnels (EDP) à motorisation électrique, les transports en commun, ou encore le covoiturage. Ainsi, pour pratiquer l'intermodalité il faut pouvoir intégrer la complexité des différents modes de transports à disposition de l'utilisateur qui doit se les approprier.

Les freins à la pratique de l'intermodalité

4 grandes catégories de difficultés, très liées entre elles sont ressorties des échanges pour la pratique de l'intermodalité :

PEU D'OFFRES DISPONIBLES ET ADAPTÉES SUR LES TRANSPORTS EN COMMUN

L'insuffisance d'offres en services de transports en commun est le premier argument cité par les participants, car certains territoires sont peu dotés

de ces services, notamment en zone rurale. Cela limite de fait la possibilité de se déplacer si l'on ne possède pas de voiture. Cette carence se traduit également par des horaires inadaptés pour certaines personnes, par exemple pour les salariés travaillant en 2/8 ou en 3/8. Le manque d'informations et l'incertitude pour la réalisation d'un trajet, notamment en périodes de grèves, peuvent renforcer l'image d'un service contraignant et donc peu adapté.

Il est évoqué aussi le fait que la non-possession d'une voiture peut-être discriminante pour l'accès à un emploi ou une formation.

Le coût des transports en commun, reste souvent trop élevé notamment les tarifs du train. Certains freins sont dus à l'accès difficile aux transports en commun notamment pour les personnes en situation de handicap ou se déplaçant avec des enfants en bas âge.

LE RAPPORT DISTANCE/TEMPS DE TRAJET, SOUVENT PERÇUS COMME MOINS AVANTAGEUX

La distance à parcourir et le temps nécessaire pour le faire, suivant les modes utilisés, sont des facteurs importants qui peuvent freiner considérablement la pratique de l'intermodalité, la voiture étant souvent perçue comme étant le mode le plus rapide malgré les bouchons. La météo conditionne également le choix de l'utilisateur à prendre ou non un vélo ou un transport en commun.

LA DISCONTINUITÉ DANS L'OFFRE DES TRANSPORTS

Le manque de synchronisation entre les correspondances des différents services de transports proposés est aussi mentionné. Cela peut avoir un effet sur le temps d'attente d'un transport en commun à un autre et ainsi augmenter le temps de trajet.

La rupture territoriale et notamment la gestion différenciée des services de transports d'une collectivité à une autre, marque une importante discontinuité de l'offre avec notamment un manque de lisibilité dans la diversité des abonnements. Les participants déplorent ainsi un manque de coopération entre les collectivités organisatrices des transports (AOT).

DES PÔLES D'ÉCHANGES MULTIMODAUX PEU EXISTANTS ET PEU ADAPTÉS

Permettre la pratique de l'intermodalité nécessite d'avoir une continuité dans l'offre de services et donc d'aménager des pôles d'échanges multimodaux. Or les participants font état d'un manque important de ce type d'aménagements sur le territoire ou d'un manque d'efficacité lorsqu'ils existent (parkings gratuits et saturés ou payants, absence de casiers à vélo...).

Dans les territoires ruraux, la pratique du vélo reste difficile, car son usage s'accompagne d'un sentiment d'insécurité sur des routes prévues et pensées avant tout pour les automobiles.

Les leviers pour développer l'intermodalité

Les propositions de leviers pour développer l'intermodalité sont organisées en 5 catégories complémentaires.

RENFORCER LA QUALITÉ DU SERVICE EN AMONT

Les participants se retrouvent tous sur la nécessité de renforcer la qualité de l'information en créant un guichet unique d'informations sur la mobilité qui permettrait à la fois de renseigner sur les outils existants, mais aussi d'avoir un interlocuteur pour les personnes qui ne maîtrisent pas les outils informatiques.

Il paraît également nécessaire d'améliorer certains outils numériques existants pour les rendre plus performants.

Il faut aussi développer de nouveaux services et oser l'expérimentation. Par exemple, en mettant en place des navettes autonomes, un service d'autopartage, de location de vélos ou de trottinettes, en longue durée ou en libre-service, etc.

La sensibilisation d'un public jeune (scolaires et étudiants) est un moyen d'informer et d'éduquer, mais aussi d'aider les parents à évoluer dans leurs comportements.

RENDRE LES TRANSPORTS EN COMMUN PLUS ACCESSIBLES

Pour répondre aux problématiques des transports en commun (TC) peu adaptés, les participants proposent de travailler sur des arrêts et des horaires répondants aux attentes, voire en développant des transports à la demande plus performants et sur mesure afin d'adapter la réponse aux attentes des usagers (exemple du transport à la demande dynamique où l'utilisateur peut réserver sa course 1h avant seulement).

L'importance de limiter les temps d'attente entre les correspondances peut aussi encourager à utiliser les TC. Les participants proposent également d'intervenir sur le coût en mettant en place des incitations financières par exemple pour essayer un mode de transport en particulier dans une optique « d'essayer avant d'adopter ».

Globalement, les avis divergent concernant le coût final que doit payer l'utilisateur pour utiliser un service de transport en commun : certains pensent qu'il faudrait la gratuité afin d'inciter le plus de personnes à les utiliser, alors que d'autres proposent

que le coût global soit répercuté entièrement sur ceux qui les utilisent. Pour autant, l'accessibilité aux services de transports publics revêt un fort enjeu social.

À noter que l'offre en transport en commun est très disparate entre les territoires enquêtés : certains ont plus de services de TC et d'autres en ont peu, voire quasiment pas.

AMÉNAGER L'ESPACE

Les pouvoirs publics ont un rôle primordial dans l'aménagement de l'espace. Les documents d'orientation doivent intégrer les dynamiques de déplacements pour les développer tout en limitant les effets induits ayant un fort impact sur la qualité de vie de la population. La mobilité c'est aussi « une question de bien-être ». Il est donc important de penser un aménagement qui permette de développer la pratique de modes de déplacements complémentaires et ainsi de faciliter l'intermodalité.

Pour l'organiser dans l'espace et limiter les discontinuités, les EPCI peuvent mettre en place des outils de planification tel qu'un Plan de Déplacements Rural (PDR) ou encore un schéma directeur des modes doux. Encourager l'intermodalité c'est aussi agir sur la cohabitation entre les différents modes de déplacement au profit des plus doux. L'aménagement de ces pôles est un point important pour passer d'un mode de déplacement individuel à un transport en commun/collectif. Pour cela, les parkings des gares (SNCF et gares routières) doivent comporter des places en nombre suffisant, certaines étant réservées aux covoitureurs, d'autres comportant des casiers à vélos.

DÉVELOPPER LA COOPÉRATION ENTRE COLLECTIVITÉS ORGANISATRICES DES TRANSPORTS/MOBILITÉS

En d'autres termes, les Autorités Organisatrices des Transports doivent se mettre en relation pour définir ensemble un fonctionnement qui facilite le passage d'un mode à un autre pour l'utilisateur sans tenir compte des limites administratives.



« LA SENSIBILISATION D'UN PUBLIC JEUNE EST UN MOYEN D'INFORMER ET D'ÉDUIQUER, MAIS AUSSI D'AIDER LES PARENTS À ÉVOLUER DANS LEURS COMPORTEMENTS. »

Concernant la tarification, la coopération entre les différentes collectivités est primordiale. Il est par exemple intéressant de mettre en place des titres intermodaux en faisant en sorte que le coût soit moins important que celui des deux modes de transport additionnés.

La coopération entre collectivités doit également se faire en termes d'aménagement de l'espace avec par exemple la création d'une voie cyclable continue d'un centre-bourg à l'autre. Cela peut nécessiter là aussi la création d'une stratégie partagée d'aménagement et de développement des mobilités sur un territoire qui va au-delà de l'échelle de l'EPCI.

Cette coopération institutionnelle passe aussi par la mise en place d'outils qui facilitent l'usage des différents modes de transports, c'est d'ailleurs la raison de la création de la plateforme de covoiturage de proximité Ouestgo.fr, créée par des collectivités de différents échelons de l'Ouest de la France.

LIMITER LES DÉPLACEMENTS

DÉVELOPPER DE NOUVELLES MANIÈRES DE TRAVAILLER

Pour réduire l'impact de nos déplacements domicile/travail, les participants à l'atelier proposent d'en réduire la distance voire de les supprimer totalement dans certains cas. Cela peut se traduire par d'autres manières de travailler, en créant des espaces de coworking aménagés, si possible, à proximité des gares pour que les personnes qui habitent le territoire puissent y rester aussi pour le travail. Développer le télétravail permet également aux agents de certaines professions de réduire considérablement leurs déplacements chaque mois.

Les trajets domicile/travail sont aussi l'occasion pour ceux qui les réalisent de faire d'autres activités (aller chercher les enfants à l'école, faire des courses, etc.). Ces autres motifs de déplacements, qui sont souvent des raisons avancées pour changer de mode de déplacement, pourraient être réduits par la réorganisation de l'accès à certains services ou par le rapprochement de ces services au plus près de l'entreprise.

LA COOPÉRATION ENTRE LES DIFFÉRENTES COLLECTIVITÉS EST PRIMORDIALE.

RÉORGANISER L'ACCÈS À CERTAINS SERVICES DU QUOTIDIEN



RÔLES ET ACTIONS DES ENTREPRISES

Les perceptions des participants



L'étude quantitative réalisée par le groupe de travail des Conseils de développement a montré la faible mobilisation des entreprises sur le sujet des déplacements domicile/travail. En effet, très peu de personnes interrogées ont connaissance d'actions menées dans leur entreprise en faveur d'un usage raisonné de la voiture.

Nous avons eu beaucoup de difficultés, et peu de succès, pour mobiliser les chefs d'entreprises sur ce thème. Certains nous ont même affirmé que les déplacements de leurs employés pour venir à leur travail n'étaient pas «leur problème». Cependant, d'autres et notamment des petits artisans, affirment que le déplacement de leurs salariés est une préoccupation quotidienne notamment à cause des retards induits par les difficultés de circulation.

Certaines entreprises s'intéressent au sujet car elles ne disposent pas d'un nombre suffisant de places de parking au vu de la croissance de leurs effectifs. Ce problème de parkings peut permettre un questionnement lorsque leur emprise foncière représente un coût élevé ou nuit à l'extension des lieux de travail.

L'étude a aussi montré que pour les emplois nécessitant une mobilité, l'entreprise fournissait souvent un véhicule que l'employé pouvait utiliser pour se rendre au travail.

Enfin dans un peu moins de 20 % des cas l'entreprise prend en charge totalement ou partiellement les frais de déplacement (exemple de la participation aux abonnements pour les transports en commun).



La limite de ce travail tient au fait que nous avons choisi d'interroger des petites zones industrielles ou artisanales qui ne reflètent pas la réalité des grandes entreprises installées sur notre territoire.

Freins constatés

L'acceptation d'un travail, dans le contexte de pénurie d'emploi de ces dernières années, s'accompagne de l'acceptation des conditions imposées par l'employeur que ce soit en termes d'horaires et de distance. Ainsi, nous avons vu se multiplier les horaires décalés et variables qui ne favorisent pas l'organisation d'une planification des transports pouvant convenir à tous. Comme l'étude l'a montré, la mobilisation des employeurs sur ce sujet est souvent modeste, voire inexistante, en considérant que c'est l'affaire de l'employé et de lui seul.

Il semble par ailleurs que les représentants professionnels dans l'entreprise soient peu impliqués par ce problème et n'incitent pas en conséquence à une organisation collective. Les initiatives qui ont été mentionnées relèvent le plus souvent d'individus habitant la même commune ou quartier, et ayant les mêmes horaires, qui s'organisent pour covoiturer.

Le frein principal relève sans doute de l'employé lui-même qui utilise sa voiture seul et qui y ressent un sentiment de liberté et de sécurité. Il n'en



**LE FREIN PRINCIPAL
RELÈVE SANS DOUTE DE
L'EMPLOYÉ LUI-MÊME**

profite que relativement rarement (20 % des cas) pour effectuer d'autres activités. Les distances parcourues journalièrement sont dans la moitié des cas, inférieures à 20 km, et ne font pas l'objet d'une connaissance réelle des coûts par les intéressés.

Les propositions

L'action la plus importante est celle d'une sensibilisation, information et accompagnement au changement de comportement des employés, de leurs représentants et des employeurs mettant en évidence les nuisances du tout automobile, sur les coûts, mais aussi, sur l'épuisement physique et nerveux induit par le temps et les risques générés par ces déplacements.

Les représentants des salariés dans l'entreprise peuvent être encouragés à se mobiliser sur ce sujet qui intervient dans la pénibilité au travail. Ils peuvent à la fois relayer les initiatives prises par l'employeur ou les employés et l'interroger sur ses actions en faveur d'un déplacement doux.

Les chefs d'entreprise ont un rôle important. Des dispositifs sont déjà existants, le but n'est pas de réinventer les bonnes pratiques, mais de les adapter à la situation géographique de l'entreprise. On peut citer le Plan De Mobilité (PDM, ou anciennement Plan de Déplacement Entreprise) en tant qu'ensemble de mesures visant à optimiser et



augmenter l'efficacité des déplacements des salariés d'une entreprise, pour leur faciliter l'accès à leur lieu de travail, diminuer les émissions polluantes et réduire le trafic routier. Le PDM favorise l'usage des modes de transports alternatifs à la voiture individuelle. C'est un vrai projet d'entreprise qui peut aussi s'inscrire dans une démarche Qualité ou de Responsabilité Sociale des Entreprises (RSE). Depuis le 1er janvier 2018, le PDM est obligatoire pour les entreprises de plus de 100 salariés sous certaines conditions (Article 51 de la Loi de transition énergétique pour la croissance verte). L'ADEME (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie) accompagne les entreprises sur la mise en place d'un PDM en proposant une description complète sur son site internet et en favorisant les expérimentations.

Les pouvoirs publics ont donc un rôle d'incitation, d'accompagnement et de coordination dans la réalisation des Plans De Mobilité. Travailler avec les entreprises permet également d'avoir connaissance des horaires pratiqués et ainsi de mieux identifier les besoins des salariés. Les entreprises doivent en retour, mobiliser leurs salariés pour qu'ils utilisent les moyens de transports mis en place. C'est ainsi un échange gagnant/gagnant qui pourra se pérenniser en s'adaptant aux nouveaux modes de travail, au bénéfice de l'ensemble des acteurs du territoire.

D'ores et déjà, un service de la CARENE est en charge de cette mission d'aide aux entreprises pour optimiser les déplacements.

Le développement des infrastructures doit faire partie intégrante de la réflexion avec les entreprises et les salariés pour un accompagnement dans leur quotidien. Nous parlons ici d'infrastructures directement liées aux déplacements (routes, pistes cyclables, aires de covoiturage, transports en

commun, etc.), mais aussi de services publics destinés à faciliter l'organisation des actifs (crèches, signalétique, etc.). Cette réflexion doit se baser sur les attentes des salariés et des employeurs qui peuvent avoir, comme nous l'avons vu dans les chapitres précédents, des appétences pour des solutions individuelles afin de préserver leur autonomie notamment.

Il faut également veiller au report des déplacements induits en créant toujours plus de services sans pour autant diminuer les usages. Il est donc nécessaire de proposer des solutions alternatives comme le télétravail et le travail à domicile.

LES DIFFÉRENTS PARTENAIRES PUBLICS DOIVENT SE COORDONNER EN FONCTION DE LEURS COMPÉTENCES, NOTAMMENT POUR DES ACTIONS TRANSVERSALES. L'ACTION PUBLIQUE EST EN EFFET PARFOIS DIFFICILEMENT LISIBLE PAR LES UTILISATEURS ET LES ENTREPRISES, NOTAMMENT SUR DES SECTEURS VASTES COMME LES TRANSPORTS ET LA MOBILITÉ.



CONCLUSION

Ce travail entre les six Conseils de développement du bassin d'emploi nazairien confirme, s'il en était besoin, la prééminence de la voiture individuelle pour les déplacements domicile/travail qui symbolise l'indépendance, l'autonomie voire même pour certains la sécurité.

L'évolution démographique et les logiques d'aménagement (urbanisme, étalement urbain, prix du foncier...) ont conduit les domiciles et les entreprises à s'éloigner les uns des autres, obligeant les salariés à devenir de plus en plus mobiles et parfois à augmenter leur distance quotidienne de déplacement.

Le développement de nouveaux modes de déplacement plus doux, plus écologiques et plus économiques nécessitera l'investissement de l'ensemble des acteurs pour :

- Convaincre les employeurs, les salariés et leurs représentants dans l'entreprise qu'il est possible de changer de pratiques,
- Coopérer entre les collectivités et leurs élus pour renforcer la qualité des services de mobilité,
- Imaginer des organisations susceptibles de favoriser ces nouvelles pratiques d'intermodalités, de covoiturage et de plan mobilité entreprise,
- Expérimenter de nouveaux modes de déplacement et de conditions de travail,
- Construire des réseaux qui permettront de développer des solutions intermodales.

Les orientations proposées dans ce document sont destinées à l'action des acteurs sur les déplacements domicile/travail. Cependant, ces méthodes visent également à s'appliquer aux trajets personnels ou de loisirs.

Souhaitons enfin que la future loi d'orientation des mobilités, en discussion au printemps 2019, vienne conforter les préconisations de ce travail citoyen mené par les six Conseils de Développement.



ANNEXES

GLOSSAIRE

- AOT** : Autorité Organisatrice des Transports
AOM : Autorité Organisatrice des Mobilités
ADEME : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie
ADDRN : Agence d'urbanisme de la région de Saint-Nazaire
CARENE : Communauté d'Agglomération de la Région Nazairienne et de l'Estuaire
EDP : Engins de Déplacement Personnels
EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunal
IKV : Indemnité Kilométrique Vélo
LOM : Loi d'Orientation des Mobilités
PDM : Plan De Mobilité (remplace le PDE : Plan de Déplacement Entreprise)
RSE : Responsabilité Sociale des Entreprises
SNCF : Société Nationale des Chemins de Fer Français
TC : Transports en Commun
TER : Trains Express Régionaux
VAE : Vélo à Assistance Électrique





CONTRAINTES D'ORGANISATION

- Des horaires de travail variables,
- Demande de l'organisation : difficile à mettre en œuvre
- Trajet qui sert aussi pour d'autres activités

UN VEHICULE PAS TOUJOURS ADAPTE

- Pas de place dans le véhicule, besoin de transporter des volumes importants,
- Pas toujours pertinent au regard de la distance à parcourir
- Voiture de fonction ne permet pas de faire du covoiturage
- Privilège d'autres modes : à pieds, à vélo

AMENAGER LE TERRITOIRE

- Les parkings*
- Avoir des parking sécurisés
 - Augmenter la capacité de certains parkings souvent saturés
 - Créer de nouveaux parking
 - Réserver des place pour co-voitureurs sur des parkings payants ou des parkings vite saturés

Les réseaux

- Créer des voies dédiées aux co-voitureurs
- Autoriser les co-voitureurs à utiliser les voies de bus dans les villes

INCITATION FINANCIERE

- Indemniser les personnes qui covoiturent
- Faire du covoiturage un mode de transport public complémentaire
- Supprimer certains transports collectifs

Développer la pratique du COVOITURAGE

ACCOMPAGNER AU CHANGEMENT

Auprès de la population

- Communiquer sur les aspects positifs du covoiturage
- Prendre conscience du coût de son véhicule/an

Auprès des entreprises

- Redéfinir certains horaires de travail
- Animer des ateliers pour créer du lien entre salariés
- Organiser le covoiturage par zones d'activités
- Relocaliser certains emplois
- Mettre à disposition une flotte dédiée au covoiturage

OPTIMISER LES OUTILS NUMERIQUES

- Renforcer la communication sur les outils déjà existants
- Créer des outils partagés entre les collectivités

PEU D'OFFRES DISPONIBLES/ ADAPTEES SUR LES TC

- Les horaires sont souvent peu adaptés
- Le coût des TC reste élevé
- Manque d'information et incertitude dans les déplacements en TC
- Comment se rendre jusqu'aux TC ?
- Accès aux TC, modes doux plus difficiles pour les PMR

DISCONTINUITÉ DANS L'OFFRE DES TRANSPORTS

- Rupture territoriale de l'offre des TC
- Diversité des abonnements/offres
- Correspondances peu synchronisées
- En zone rurale il est difficile de se passer d'une voiture

L'INTERMODALITÉ

Approche critique et négative

RAPPORT DISTANCE/TEMPS MOINS AVANTAGEUX

- Le temps de déplacement est augmenté
- La météo peut faire varier son mode de déplacement
- Logements en ville plus cher

DES PÔLES MULTIMODAUX PEU EXISTANTS/ADAPTES

- Les parkings payants n'incitent pas à prendre les TC
- Des parkings gratuits saturés
- Accès PMR difficiles
- Peu de sécurité sur les parkings vélo
- Peu d'aménagements pour la pratique du vélo

TC : Transports en Commun
PMR : Personnes à Mobilité Réduite

RENDRE PLUS ACCESSIBLE LES TC

- Adapter les horaires/les fréquences des TC
- Un transport à la demande sur mesure
- Minimiser le temps d'attente entre correspondances
- Plus d'accessibilité aux PMR
- Rabattements sur les gares
- Mettre en place des incitations financières

S'ORGANISER ENTRE AOM

- Créer des titres de transports uniques et communs entre les territoires
- Synchroniser les correspondances
- Plus de dialogue entre les pouvoirs publics et les entreprises

Actions pour favoriser

L'INTERMODALITÉ

RENFORCER LA QUALITÉ DU SERVICE EN AMONT

- Des outils numériques plus performants (calcul d'itinéraires)
- Créer un guichet d'information avec une personne au bout

LIMITER LES DEPLACEMENTS

- Développer le télétravail
- Créer des espaces de co-working
- Créer des bureaux à proximité des gares
- Etalement urbain V/S densification en centre-ville

AMENAGER L'ESPACE POUR FACILITER LA MULTIMODALITÉ

- Des parcs sécurisés pour les vélos sur parkings des gares et de covoiturage
- Voies et accès sécurisés aux modes doux
- Penser l'aménagement en limitant la voiture
- Voir ce qui se fait ailleurs (autres pays)

TC : Transports en Commun
PMR : Personnes à Mobilité Réduite
AOM : Autorité Organisatrice des Mobilités



ACTION DE DES EMPLOYEURS A COURT TERME

Actions logistiques

- Recenser des besoins des employés
- Organisation interne pour le covoiturage
- Regrouper dans une même équipe des horaires identiques
- Aménager le temps de travail

Actions financières

- Fournir des véhicules d'entreprise
- Dédommagement kilométrique
- Prime pour le covoiturage
- Fournir des GPS
- Mettre en place de navettes autonomes

ORGANISATION DES SALARIES DANS L'ENTREPRISE

- Encourager la parole syndicale
- Connaître les besoins en déplacement de ses collègues
- Utiliser une plateforme commune (transports, sortie d'école, crèches, etc.)

INVESTISSEMENTS DES L'EMPLOYEURS

Actions logistiques

- Développer le télétravail
- Réaliser un diagnostic sur la zone de recrutement des salariés
- Anticiper les métiers de demain et donc les déplacements
- Sortir de la division du travail

Actions financières

- Créer des espaces de co-working
- Aménager des espaces pour les vélos
- Obtenir des logements de fonction dans certains cas

DEVELOPPER LES INFRASTRUCTURES

Actions logistiques

- Permettre un déplacement protégé pour enfants et séniors
- Réduire la compétition entre les territoires

Actions financières

- Développer le réseau cyclable

LE RÔLE DES EMPLOYEURS

Actions à développer

ACCOMPAGNER LES ACTIFS DANS LEUR QUOTIDIEN

Actions logistiques

- Inciter les salariés à l'adapter les transports en commun

Actions financières

- Créer des crèches aux horaires adaptés
- Mettre à disposition un transport en commun ciblé

REMERCIEMENTS

Un grand merci aux membres de l'atelier

de 2017 à décembre 2019

R. Mallard - G. Hubert - P. Cormerais - B. Achddou - C. Veillet - L. Barrais
- C. Moricet - JM. Babin - P. Leroux - MP. Delaunay - A. Herbreteau -
G. Morin - R. Marty - JP. Hurault

Les participants à l'enquête statistique

2017-2018

834 répondants, chefs d'entreprises, associations

Les participants & bénévoles lors de la journée citoyenne

29 septembre 2018

Les intervenants

Teddy Delaunay, Nolwen Biche, Alexandre Strauss, Marie Huyghe,
Samuel Soriano, Anne Virely, Jean-Luc Boiville

Les animateurs

Sophie Feyry, Brigitte Grasland, Séverine Batard, Basile Talbot, Marine
Resson, Stéphanie Di Giulio

CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT DE LA CARENE

4, avenue du Commandant l'Herminier BP 305 44605 Saint-Nazaire Cedex
02 72 27 51 42 / conseil.developpement@agglo-carene.fr
citoyennete-nazairienne/com

CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT DE SUD ESTUAIRE

6, boulevard Dumesnildot BP 3014 44560 Paimboeuf
02.40.27.70.12

CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT DE PORNIC AGGLO PAYS DE RETZ

2, rue du Docteur Ange Guépin – ZAC de la Chaussée 44210 Pornic
02.51.74.07.16 / conseildeveloppement@pornicagglo.fr

CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT DE PONT-CHÂTEAU / SAINT-GILDAS DES BOIS

2, rue des Châtaigniers 44160 Pont-Château
02.40.45.07.40 / conseildeveloppement@cc-paysdepontchateau.fr

CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT D'ESTUAIRE ET SILLON

2, boulevard de la Loire 44260 Savenay
02.40.56.81.48 / conseildeveloppement@estuaire-sillon.fr

CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT DE CAP ATLANTIQUE

3, avenue des Noëlles BP 64 44503 La Baule
02.51.75.77.89 / conseildev@cap-atlantique.fr